

Recht auf Mobilität?

Bernhard Schäfers

I.

Die hitzige politische Diskussion in den letzten Monaten des vergangenen Jahres, mit zahlreichen Demonstrationen und LKW-Blockaden, angesichts gestiegener Öl- und Benzinpreise und der bevorstehenden neuerlichen Anhebung der ÖKO-Steuer zum 1. Januar diesen Jahres, machte einmal mehr deutlich: die Verkehrserfordernisse und Mobilitätswünsche der Bürgerinnen und Bürger sind ein neuralgischer Punkt des privaten und des öffentlichen Lebens. Es geht um Zeit und Geld, um Bequemlichkeit und Sicherheit, Arbeit und Freizeit.

Alle diese Phänomene haben noch weiterreichende Dimensionen und sind ein wichtiger Teil der Kultur- und Herrschaftsgeschichte: „Raumüberwindung – sei sie virtuell oder physisch – stellt einen der großen Menschheitsträume dar und findet in vielen Symbolen seinen Ausdruck. Diese Symbole reichen vom Sieben-Meilen-Stiefel über den ersten Schritt eines Menschen auf dem Mond bis hin zum Internet. Alle diese Symbole verheißen auf den ersten Blick die Befreiung von naturgegebenen Fesseln“.¹

In der technisch-industriellen Gesellschaft werden Mobilitätswünsche und -erfordernisse eine Angelegenheit aller; das macht sie zu einem gesellschaftlichen Brennpunkt allerersten Ranges. Zur Freiheit des Individuums, die den Kern unserer Gesellschafts- und Staatsordnung ausmacht, gehört in der Tat auch die „Freizügigkeit“, die im Prinzip uneingeschränkte Bewegungsfreiheit im Raum, „Mobilität“ genannt. Die Soziologen unterscheiden zwischen *horizontaler Mobilität* und *vertikaler Mobilität*. Umfaßt erstere alle Bewegungsvorgänge im Raum, aber auch zwischen rangleichen sozialen Stellungen, so die vertikale Mobilität „Bewegungen“ von Individuen und sozialen Gruppen auf einer vielfach zu differenzierenden Hierarchie der Klassen und Schichten, der sozialen Lagen und Milieus. Zwischen beiden Bewegungsarten gibt es, hervorgerufen z.B. durch einen Berufs- und/oder Statuswechsel, eine enge Beziehung.

Die „mobile Gesellschaft“ gehört zu den Selbstbildern unserer Gesellschaft; sie ist so etwas wie eine „kulturelle Selbstverständlichkeit“. Freiheits- und Mobilitätsansprüche sind in dem Maße eine Liaison eingegangen, wie sich Kriterien der libe-

ralen Marktgesellschaft durchsetzten und immer neue Verkehrsmittel die Bewegung von Personen und Gütern beschleunigten und verbilligten (Kutschen konnte sich nur die Oberschicht leisten): beginnend mit der Eisenbahn und ihrem zügigen Ausbau nach 1840; ergänzt durch U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen im dichter werdenden Verkehr der immer größer werdenden Städte seit Ende des 19. Jhs.; revolutioniert durch das Auto seit Ende der 50er Jahre, das den Verkehr individualisierte und bisher unbekannte Möglichkeiten in der Nutzung und „Eroberung“ von Raum zur Verfügung stellte. Waren es 1950 erst 540 Tsd. PKW (im alten Bundesgebiet), so 1960 bereits 4,5 Mill. und 1990 ca. 31 Mill.; zusammen mit den neuen Bundesländern ist der PKW-Bestand auf gegenwärtig rund 42 Mill. gestiegen (bei 82 Mill. Einwohnern).

II.

In der Wirtschafts- und Gesellschaftstheorie des Liberalismus ist der Zusammenhang von Freiheit und Bewegungsfreiheit seit Adam Smith (1723-1790) immer gesehen worden: Die Freiheit der Märkte und des Güter- und Warenaustausches funktioniert nur, wenn ihr die Freiheit der Menschen korrespondiert: in der Wohnort- und Berufswahl, in der Partnerwahl, im Erwerb von Eigentum, Gütern und Dienstleistungen und – letztlich die Basis und Garantie von allem – in der freien Wahl der Herrschenden. Marktfreiheit und Demokratie stehen also in engem Wechselverhältnis.

Ebenso eng mit der Bewegungsfreiheit sind andere, typische Merkmale der sich industrialisierenden und modernisierenden Gesellschaft verknüpft, auf die der Berliner Soziologe Georg Simmel (1858-1918) als erster aufmerksam gemacht hat. Er hat den Zusammenhang von gesteigener Mobilität, Individualismus und Moderne betont. In seiner „Soziologie des Raums“ konstruiert er die Wechselwirkung von Mobilitätssteigerung, neuem Lebensgefühl, „Tempo“ (Simmel) und Moderne, mit den Städten als „Drehpunkten“.

Das alles kann nicht rückgängig gemacht werden, ohne Grundzüge der modernen, auf Individualismus und Freiheit begründeten neuen Gesellschaftsordnung auszuhebeln. Ein Rückblick in die jüngste deutsche Geschichte zeigt, daß dies durchaus versucht wurde. Die extremen Mobilitätsbegrenzungen in der DDR und anderen kommunistischen Staaten waren mit entsprechenden Freiheitseinschränkungen verknüpft; die Reglementierungen im Personen-, Güter- und Postverkehr und allen anderen Formen der Kommunikation tangierten die „bürgerlichen“ und politischen Freiheiten.

Heute ist die über Verkehrsströme abgewickelte Mobilität Tagesthema. Überwiegen im persönlichen Gespräch die letzten Stau- und Aggressionserlebnisse im Straßenverkehr, so in den offiziellen Nachrichten und in den Medien Informationen über Verkehrsunfälle, über Beschlüsse der politischen Gremien auf Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesebene oder über Ausbau und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Auch die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, die Kosten des Verkehrs, die Einführung von Autobahn-Gebühren und die Belästigungen durch Verkehrslärm und Umweltverschmutzung durch die PKW- und LKW-Nutzung sind Inhalte alltäglicher Kommunikation und Nachrichten.

Über den Umfang der Mobilität seien einige Zahlen angeführt ²:

- 1997 haben 4 Mill. Personen innerhalb Deutschlands ihren Wohnsitz gewechselt, fast jeder 20. Einwohner; erstaunlich hoch ist mit rund 1,6 Mill. auch die Zahl der Zuzüge und der Fortzüge über die Landesgrenzen;
- innergemeindliche Umzüge machen einen weiteren Teil der „Binnenwanderungen“ aus: in Karlsruhe z. B., einer Stadt mit 268Tsd. Einwohnern, machten 1999 18 Tsd. Personen einen innerstädtischen Umzug, d.h. 6,7% aller Einwohner;
- etwa ein Drittel aller Erwerbstätigen, rund 12 Mill. Personen, pendelt täglich über die Gemeindegrenzen zur Arbeit; bei 44% von ihnen ist der Weg zur Arbeit weiter als 10km. Ca. 10% aller Erwerbstätigen sind Wochenendpendler;
- rechnet man alle drei Haupt-Mobilitätsarten zusammen, also Berufs-, Ferien- und Freizeitmobilität, so beförderten 1997 die privaten PKW über 80% aller Personen;
- im Güterverkehr beförderten im gleichen Jahr die LKW mit 3,2 Mrd. Tonnen knapp 80% des gesamten Aufkommens in Deutschland (hieran sind rund 2,5 Mill. deutsche und immer mehr ausländische LKW beteiligt).

III.

Besonders in den 60er und 70er Jahren, den Zeiten des forcierten Ausbaus des Straßennetzes und der unglaublichen Zuwachsraten im PKW-Besitz, zumal vor der ersten Öko-Krise (1972 ff.), war die Gesellschaft in einen „automobilen Rausch“ verfallen, aus dem sie – was heute kaum noch glaubhaft erscheint – nicht einmal die rund zwanzigtausend (!) Verkehrstoten pro Jahr – um das Jahr 1970 – auf westdeutschen Straßen aufschrecken konnten. „Freie Fahrt den freien Bürgern“, so lautete in den 60er Jahren, noch zu Beginn des automobilen Zeitalters, der Slogan eines bekannten Automobilclubs. Seither ist die Zahl der Verkehrstoten zwar erheblich zurückgegangen, aber die Zahl der Schwerverletzten kaum. Die so menschenfreundlich wirkende Ausweisung von Parkraum und sonstigen Hilfen für Behinderte hat auch hier ihre Ursache; die Flächen und Hilfen müssen zwangsläufig immer größer werden. Aber nach wie vor würde die Mehrzahl der deutschen Autofahrer die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung als Eingriff in ihre Freiheit ansehen, „eines mündigen Bürgers nicht würdig“. So bleiben wir das einzige Land, das ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen auszukommen meint; täglich kann auf den Straßen ganz individuell demonstriert werden: *time is money*.

Die Ergebnisse (und Erlebnisse) der Geschwindigkeitsbegrenzungen in anderen Ländern, z.B. Frankreich, Italien oder Spanien, sind aber auch nicht der Art, daß man nun angstfrei fahren könnte: aggressives und den Mitmenschen gefährdendes Fahren ist eben bei jeder Geschwindigkeit möglich.

Angesichts dieser Tatbestände und der genannten Zahlen, der Überfüllung auf Straßen und in öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu fragen, ob die Freiheit in der mobilen Gesellschaft nicht an Grenzen gekommen ist, wo sie sich – wie der exzessive Gebrauch der Freiheiten in anderen Bereichen – selbst aufhebt. Aus individuellen Mobilitätswünschen und -entscheidungen resultieren immer häufigere und län-

gere Staus und damit ungeplante Kollektivzwänge. Auch wenn einige dem Stau Elemente der „Erlebnisgesellschaft“ (Gerhard Schulze) abgewinnen wollen: Kein Sarkasmus kann darüber hinwegtäuschen, daß der Stau für die Mehrzahl der Menschen wie für die Umwelt gleichermaßen unerträglich ist.

Die häufig zu hörende Empfehlung, auf den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) umzusteigen oder Güter auf die Bahn zu verlagern, ist empirisch blind, weil – unabhängig von bereits gegebenen Belastungsgrenzen – der Ausbau des ÖPNV wie jeder sonstige Zuwachs an Mobilitätsmöglichkeiten eine zusätzliche Nachfrage stimuliert. Weitere Möglichkeiten der Mobilität werden nicht alternativ gesehen, sondern komplementär. Der neue Straßenbahnanschluß stimuliert eine weitere Fahrt in die City. Die Beförderungszahlen im ÖPNV verzeichnen zwar leichte Zuwächse, aber alle anderen Verkehrsmittel eben auch. „Selbst in den Fahrradhochburgen und Vorzeigestädten des Öffentlichen Nahverkehrs wie Münster oder Freiburg sind die Fahrten mit dem PKW in absoluten Zahlen weiter angestiegen“³.

IV.

Nüchterne Empirie widerspricht in eigentlich allen Belangen des Verkehrs und bei allen Verkehrsmitteln – insbesondere bei der „Deutsche Bahn AG“ – den Sonntagsreden der Politiker, Planer und Manager: Während im alten Bundesgebiet von 1960 bis 1990 die Länge des überörtlichen Straßennetzes von 135 Tsd. auf 174 Tsd. km vergrößert wurde (darunter von 2,5 auf 8,8 Tsd. Autobahn-KM), schrumpfte das Eisenbahnnetz von 36 auf 30 Tsd. km. Seither, auch nach Einschluß der 14 Tsd. km, die die DDR mit der „Deutschen Reichsbahn“ einbrachte, ist das Streckennetz weiter geschrumpft – und wird weiter schrumpfen, bei gleichzeitiger Auslastung der Hauptstrecken bis an die Kapazitätsgrenzen. Als vor einigen Jahren der rund 150 Jahre alte Beförderungsvertrag Bahn/Post gekündigt wurde und die Post nunmehr von ihren „Briefzentren“ am Rande der großen Städte (aber in Autobahnnähe) die Post mit LKW und Flugzeugen verteilt, war vollends klar: Der Kampf Schiene-Straße ist definitiv entschieden. Alle anderen Aussagen sind Trauertänzerie, für die allenfalls noch auf Kongressen der Grünen Beifall gespendet wird.

Es sind aber nicht nur die bloßen Zahlen zu betrachten, um auf Trends hinzuweisen, sondern auch auf die mangelnde Qualität des Gebauten und Geplanten. Der Verkehrswegebau in den 60er Jahren nahm fast überhaupt keine Rücksicht darauf, daß es neben dem Autofahrer auch noch Fußgänger und Radfahrer gibt. Gerade die Fußgänger wurden im innerstädtischen Bereich geradezu an den Rand gedrückt; für sie und die Radfahrer – die es zugeständenermaßen damals erheblich weniger als heute gab – wurden nicht einmal auf den Kreisstraßen, die die kleinen Ortschaften miteinander verbinden, Geh- und Fahrwege eingeplant.

Als Beispiel für Trends, die zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führen, sei auf Veränderungen im familiären und beruflichen Bereich hingewiesen. Die Emanzipation und die Berufstätigkeit der Frau haben millionenfach dazu geführt, daß sie nicht mehr den Karrieremöglichkeiten des Mannes in irgendeinen Winkel der Republik folgt, sondern es zumeist zu zwei Haushalten und dem „living apart to-

gether“ kommt. Dies hat, wie hervorgehoben, zu einer deutlichen Erhöhung der Wochenendmobilität geführt.

Konzepte im Städte- und Verkehrswegebau, die Abhilfe schaffen wollen, kommen an diesen völlig veränderten Lebensbedingungen nicht vorbei. Die „Stadt der kurzen Wege“ ist solch ein Konzept, aber Arbeiten und Wohnen lassen sich nur für wenige Berufe und oft nur für kurze Zeit – personell wie strukturell – zusammenbringen. Viele Planer setzen ihre Hoffnungen auf das Car-Sharing, das in vielen Städten bereits bestens funktioniert. Denkbar ist aber auch, daß ein breit eingeführtes Car-Sharing den Fußgänger vollends aus dem innerstädtischen Verkehr verbannt, weil es so bequem ist, an jedem bedeutenden Ort oder Platz in der Stadt ein Auto vorzufinden.

Die Regionalisierung der Produktion und die Verteuerung der Mobilität sind schon eher Konzepte, über die nachzudenken ist, damit – wie vielerorts inzwischen als Beispiel dokumentiert – die Produktion eines Joghurtbechers nicht 5600 km Wegstrecke erfordert, Wünschenswert wäre jedoch, daß das Ausmaß der freiwilligen Mobilitätsbegrenzungen immer einen solchen Umfang hat, daß sie die politischen Regulierungen und Beschränkungen allemal deutlich übersteigen.

V.

Das Thema Verkehr/Mobilität ist eines der großen gesellschaftspolitischen Themen, weil es praktisch alle Lebensbereiche berührt. Mit dem Begriff des französischen Soziologen Marcel Mauss (1872-1950) könnte man von einem „gesellschaftlichen Totalphänomen“ (*phénomène social total*) sprechen, das soziale wie ökonomische, kulturelle wie technologische, planerische wie ökologische Bereiche umfaßt. Fast alle Aktivitäten setzen Bewegungen im Raum voraus; dieser wird immer knapper, immer enger, immer gefährdeter. Hier liegt einer der Gründe dafür, daß es in kaum einem anderen Bereich soviel an Planung und Zielvorgaben gibt wie in dem der Verkehrsinfrastruktur. Doch die Aussagen unabhängiger Experten⁴ sagen im Kern: keiner der gegenwärtig mobilitäts- und verkehrserzeugenden Prozesse, der dominanten Arbeits- und Lebensstile zeigt irgendeine Trendwende. Mit anderen Worten: Weitere Zuwachsraten im Individualverkehr wie im öffentlichen Verkehr, für Personen und Güter, weitere Staus und Beengungen auf dem knapper werdenden Raum, weitere Lärmbelastigungen zu fast allen Tages- und Nachtzeiten sind vorprogrammiert.

Anmerkungen

- 1 Dirk Zumkeller, Telekommunikation, Telematik und Verkehr im Jahre 2020 – Ein Zukunftsbild unserer Mobilität. Vortrag auf dem Kongreß „Zukunft in Bewegung“, Berlin Nov. 2000. Ms. des Instituts für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe (TH).
- 2 Vgl. zu den Zahlenangaben Verkehr in Zahlen 1999, hg. vom Bundesministerium für Verkehr, Berlin 1999; Datenreport 1999, hg. vom Statistischen Bundesamt (und der Bundeszentrale für politische Bildung). Vgl. auch die Daten des seit 1994 im Abstand von drei Jahren erhobenen „Deutschen Mobilitätspanel“, das das Verkehrsverhalten von Haushalten über eine ganze Woche erfaßt.

- 3 Werner Canzler/Andreas Knie, „New Mobility“? Mobilität und Verkehr als soziale Praxis, in: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage zur Wochenzeitung Das Parlament, 3.Nov. 2000 (B45-46/2000). Das gesamte Heft ist dem Thema Mobilität/Verkehr gewidmet.
- 4 Vgl. die von Jörg M. Fehlhaber und Barbara Leichtle hg. „Expertenbefragung: Zukunft der Mobilität“ für den „Mobilitätskongress 2000: Zukunft in Bewegung“, Berlin Nov. 2000 (dort auch meine Ausführungen über „Mobilität und Gesellschaftsentwicklung“), hg. vom InformationsZentrum Beton GmbH, Köln 2000.